

*Betreff:***Braunschweiger Verkehrs-GmbH  
Wirtschaftsplan 2023***Organisationseinheit:*

Dezernat VII

20 Fachbereich Finanzen

*Datum:*

24.11.2022

*Beratungsfolge*

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Entscheidung)

*Sitzungstermin*

01.12.2022

*Status*

Ö

**Beschluss:**

„Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH den Wirtschaftsplan 2023 in der vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 30. November 2022 empfohlenen Fassung zu beschließen.
2. Die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH wird veranlasst, in der Gesellschafterversammlung der Braunschweiger Verkehrs-GmbH im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanung 2024 für folgende Projekte bereits im Wirtschaftsjahr 2023 eine Handlungsermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen zu erteilen:
  - Elektrobusesbeschaffung
  - Infrastruktur/Software für Ladung der Elektrobuses
  - Sanierung Stadtbahnwendeschleife am Inselwall
  - Sanierung der Gleisanlagen Münchenstraße (BAB 391 – Höhe Haltestelle Emsstraße)
  - Sanierung des Gleisdreiecks am Berliner Platz“

**Sachverhalt:**Zu 1. Wirtschaftsplan 2023

Sämtliche Geschäftsanteile der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) werden von der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG) gehalten.

Gemäß § 12 Ziffer 3 des Gesellschaftsvertrages der BSVG entscheidet die Gesellschafterversammlung der BSVG über die Feststellung der Wirtschaftspläne. Nach § 12 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages der SBBG unterliegt die Stimmabgabe in der

Gesellschafterversammlung der BSVG der Entscheidung durch die  
Gesellschafterversammlung der SBBG.

Um eine Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG herbeizuführen, ist ein Anweisungsbeschluss erforderlich. Gemäß § 6 Ziffer 1 Buchstabe a) der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig in der aktuellen Fassung entscheidet hierüber der Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung.

Der Aufsichtsrat der BSVG wird den Wirtschaftsplan 2023 in der in der Anlage vorgelegten Fassung in seiner Sitzung am 30. November 2022 beraten. Über das Ergebnis wird in der Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Personal und Digitalisierung mündlich berichtet.

Der Wirtschaftsplan 2023 der BSVG weist einen Fehlbetrag in Höhe von 32.620 T€ aus. Der Verlust wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages von der SBBG ausgeglichen.

Der Erfolgsplan 2023 und auch die mittelfristige Unternehmensvorschau sind betrieblich signifikant durch die verstärkte Investitionstätigkeit der Gesellschaft u. a. in Elektromobilität und die Stadtbahnerweiterung geprägt. Zudem wirken insbesondere auch die aktuellen Energiepreisentwicklungen, die weiter anhaltenden Pandemie-Wirkungen auf das Nutzungsverhalten und erhöhte Personalaufwendungen.

Neben den bereits umgesetzten Einsparmaßnahmen berücksichtigt der Wirtschaftsplan 2023 auf Basis der bundes- und landespolitischen Grundsatzaussagen auch einen Ansatz weiterer finanzieller Unterstützungsleistungen im Rahmen der Aufstockung der Regionalisierungsmittel von jährlich 15 Mio. bis 18,4 Mio. €. Hinsichtlich der konkreten Jahresbeträge wird auf den Erfolgsplan in der Textziffer I.3 auf Seite 5 des der Vorlage beigefügten Wirtschaftsplans verwiesen. Die daraus resultierende Entlastung wird vorbehaltlich der exakten Ausgestaltung lediglich dazu dienen, den Status Quo zu erhalten. Bei Ausbleiben oder Minderung der finanziellen Unterstützung von Bund und Land sind Nachjustierungen erforderlich, die z. B. Fahrplanreduzierungen und ggf. geplante Investitionsprojekte betreffen und politisch vor dem Hintergrund der eingetretenen Veränderungen erneut zu bewerten wären.

Unter diesen Planungsprämissen stellt sich die Ergebnisentwicklung wie folgt dar:

	Angaben in T€	Ist 2021	Plan 2022	Prognose 2022	Plan 2023
1	Umsatzerlöse	34.913	42.766	34.800	39.674
1a	% zum Vorjahr/Plan		+22,5%	-0,3% / -18,6%	+14,0%
2	andere aktivierte Eigenleistungen	1.147	930	960	1.060
3	sonstige betriebliche Erträge	9.891	978	10.829	17.521
4	Materialaufwand	-17.868	-18.859	-21.770	-29.421
5	Personalaufwand	-38.280	-39.794	-39.433	-42.603
6	Abschreibungen	-9.887	-10.737	-10.452	-11.459
7	sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.377	-3.941	-3.832	-4.431
8	Betriebsergebnis (Summe 1-7)	-23.461	-28.656	-28.898	-29.659
9	Zins-/Finanzergebnis	-2.751	-2.994	-2.745	-2.868
10	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0	0	0
11	<b>Ergebnis nach Steuern</b> (Summe 8-10)	<b>-26.212</b>	<b>-31.650</b>	<b>-31.643</b>	<b>-32.527</b>
12	sonstige Steuern	-92	-108	-94	-93
13	<b>Jahresergebnis</b> (Summe 11-12)	<b>-26.304</b>	<b>-31.759</b>	<b>-31.737</b>	<b>-32.620</b>

Im Vergleich zur mittelfristigen Planung des Vorjahres, die ohne eine relevante Corona-Wirkung betrachtet wurde, wird für das Jahr 2023 ein Rückgang der Erlöse aus Fahrgastbeförderung von 4.691 T€ erwartet. Die kalkulierten Rückgänge reduzieren sich trotz der sich teils unklar verändernden Rahmenbedingungen im weiteren Zeitablauf. Es wird mit einer jährlichen Steigerung von rund 3 % geplant, sodass im Jahr 2027 wieder eine Annäherung an das Vor-Corona-Niveau erreicht wird. Ebenso ist die leicht reduzierende Wirkung des neuen Einnahmeaufteilungsvertrages berücksichtigt.

Die Ausgleichszahlungen für die Schwerbehindertenbeförderung für das Jahr 2023 belaufen sich auf 898 T€ und bemessen sich am Zählergebnis des Jahres 2022. Aufgrund der Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juli bis August 2022 wurde ein entsprechend höheres Fahrgastaufkommen ermittelt. Die daraus resultierten Verzerrungen in der Ermittlung zu Lasten der BSVG werden durch das Land ausgeglichen.

Die Ausgleichsleistung des Landes zur Finanzierung der Fehlbeträge durch Ausgabe von preisrabattierten Wochen-, Monats- oder Jahreskarten im Linienverkehr an Schüler, Studenten und Auszubildende (Schülerverkehre) ist in den § 7a und 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes geregelt. Die bisherigen Ausgleichszahlungen in Höhe von 2.877 T€ wurden in der Planung fortgeschrieben.

Aus der Werbeflächenvermietung, welche im Wesentlichen die Außenwerbung auf Fahrzeugen und Haltestellen beinhaltet, werden Erlöse in Höhe von 900 T€ erwartet.

Die sonstigen Umsatzerlöse belaufen sich auf 3.215 T€ und beinhalten im wesentlichen Zahlungen des Regionalverbandes und Dritten für die Erbringung von Regiobusleistungen und weiteren Bedarfsverkehren sowie innerkonzernliche Umsätze.

Die anderen aktivierten Eigenleistungen, die insbesondere auf eigenen Projektaufwendungen der Gesellschaft für den Betriebshof Lindenberg, die Gleissanierungen und im Rahmen des Stadtbahnausbauprojektes anfallen, bleiben im Planungszeitraum auf einem hohen Niveau.

Der Materialaufwand 2023 wird in Höhe von insgesamt 29.421 T€ prognostiziert und setzt sich aus den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (19.251 T€) sowie aus den bezogenen Leistungen (10.170 T€) zusammen. Erstere beinhalten neben den Materialkosten insbesondere Energiekosten für den Fahrbetrieb (Fahrstrom und Dieselskosten). Hier sind im Finanzplanungszeitraum insbesondere Aufwandssteigerungen durch den kriegsbedingten Energiepreisanstieg und durch Preissteigerungen in Bezug auf die seit dem Jahr 2021 stufenweise eingeführte CO<sub>2</sub>-Besteuerung sowie die Ausweitung von ÖPNV-Leistungen berücksichtigt. Unter den bezogenen Leistungen werden u. a. Fremdleistungen für die Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge und aller Braunschweiger Haltestellen (4.914 T€) sowie Anmietverkehre (5.256 T€) veranschlagt.

Der Personalaufwand beläuft sich auf 42.603 T€. Neben einem erhöhten Personalbedarf, der aus Leistungsausweitungen resultiert, sind auch Tarifsteigerungen von rund 6 % berücksichtigt. Die Mitarbeiterzahl wird sich entsprechend auf Basis der Vollzeitbetrachtung gegenüber der Vorschau 2022 (720 Mitarbeiter) um 24 auf 744 Mitarbeiter (inkl. Auszubildende) erhöhen.

Im Jahr 2023 werden Abschreibungen in Höhe von 11.459 T€ geplant. Diese resultieren in Höhe von 9.823 T€ aus bereits durchgeführten Investitionen der Vorjahre, während 1.636 T€ auf die im Finanzplan vorgesehenen Neuinvestitionen entfallen. Die Abschreibungen erhöhen sich im Finanzplanungszeitraum kontinuierlich auf 15.714 T€ im Jahr 2027, wobei der Anteil für die Neuinvestitionen auf 8.122 T€ ansteigen wird. Auf Basis der bereits in den Vorjahren realisierten Investitionsmaßnahmen führen insbesondere die im Finanzplan vorgesehenen Investitionen für die Fahrzeugbeschaffungen, die Sanierung des Betriebshofs Lindenberg und die Gleissanierungsmaßnahmen zu dem gezeigten Aufwuchs. Aus dem Stadtbahnausbauprojekt sind erstmals ab dem Jahr 2027 Abschreibungen zu erwarten.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden insbesondere das an die Stadt Braunschweig zu zahlende Wegenutzungsentgelt und Zahlungen für Dienstleistungen der SBBG im Rahmen der Finanzbuchhaltung veranschlagt. Zudem werden hier die erhöhten Aufwendungen für die EDV-Leistungen abgebildet. Aus lizenzrechtlichen Gründen wird die Dienstleistung ab dem 1. Dezember 2022 nicht mehr von der Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG erbracht. Der Wechsel zu einem neuen IT-Dienstleister führt zu einer Vervielfachung der EDV-Kosten im Planungszeitraum.

Das Zins- und Finanzergebnis steht in direktem Zusammenhang mit den im Finanzplan enthaltenen Investitionen und berücksichtigt den um die Förderung bereinigten Fremdkapitalbedarf.

Der Finanzplan 2023 weist unter Einrechnung einer leichten Steigerung des Baupreisindex einen Finanzbedarf für Investitionen in Höhe von 51.438 T€ (Brutto-Finanzbedarf) aus. Hiervon entfällt ein Betrag von 3.208 T€ auf Investitionen (Planungskosten) im Rahmen des Stadtbahnausbauprojekts.

Aufgrund der erwarteten Zuschüsse in Höhe von 17.783 T€ wird ein Netto-Finanzbedarf in Höhe von 33.655 T€ prognostiziert. Als Investitionsschwerpunkte 2023 sind neben der genannten Bereitstellung von Planungsmitteln für das Stadtbahnausbauprojekt zu nennen:

• Omnibusbeschaffungen (E-Standard- und E-Gelenkbusse, Gelenkbusse)	8.586 T€
• Sanierung und Erweiterung Betriebshof Lindenberg	8.321 T€
• Brückensanierung und Gleisanlagen Europaplatz – JFK-Platz	8.143 T€
• HESOP (Energierückgewinnungssystem)	2.600 T€
• Gleissanierung Donaustraße/Kruckweg – Am Lehmaner – Turmstraße	2.260 T€
• Bahnsteiganhebung/Möblierung Stadtbahnhaltestellen	2.200 T€
• Grunderneuerung Stadtbahn 07er Serie	1.771 T€

## Zu 2. Handlungsermächtigung für Maßnahmen des Planjahres 2024

In Anbetracht der steigenden Vorlaufzeiten einzelner Projekte hat sich gezeigt, dass aus zeitlichen und wirtschaftlichen Aspekten heraus bereits vorfristig eine Initiierung von Beschaffungsvorgängen erforderlich werden kann, um diese plankonform realisieren oder Preisvorteile generieren zu können.

Dies gilt insbesondere im Bereich von geförderten Gleissanierungen sowie von Busbeschaffungen. Bei den Gleissanierungen ist die Entwicklung zu verzeichnen, dass im Rahmen der europaweiten Ausschreibungen immer weniger Angebote abgegeben werden. Dies führt in der Folge zu sehr engen Produktionsslots bei steigenden Preisen. Die BSVG läuft zudem Gefahr, dass bei einer nicht rechtzeitigen Bestellung die für die jeweilige Maßnahme benötigten Ressourcen, Leistungen oder Materialien gar nicht angeboten werden. Die Bearbeitungszeiten und Fristen auf Seiten des Fördermittelgebers führen teilweise unvermeidbar zusätzlich zu terminlichen Konflikten, die bei einem Vorziehen der Ausschreibung abgemildert werden können. Auch Busse können bei einer frühzeitigen Bestellung wirtschaftlicher und gesicherter beschafft werden. Die Beschaffungszeiten haben sich bei den Herstellern signifikant verlängert.

Um für entsprechende Maßnahmen, deren eigentliche Umsetzung erst im Jahr 2024 vorgesehen ist, bereits im Laufe des Jahres 2023 Ausschreibungen vornehmen zu können, benötigt die BSVG eine Handlungsermächtigung. Demzufolge wird im Vorgriff auf die Wirtschaftsplanung 2024 für folgende Projekte um die Erteilung einer entsprechenden Ermächtigung zur Initiierung von Beschaffungsvorgängen bereits im Wirtschaftsjahr 2023 gebeten:

- Elektrobushbeschaffung

- Infrastruktur/Software für Ladung der Elektrobusse
- Sanierung Stadtbahnwendeschleife am Inselwall
- Sanierung der Gleisanlagen Münchenstraße (BAB 391 – Höhe Haltestelle Emsstraße)
- Sanierung des Gleisdreiecks am Berliner Platz

Da dieser Vorgriff auf das Wirtschaftsjahr 2024 eine Vorfestlegung für die Wirtschaftsplanung 2024 der BSVG bedeutet, ist nach den bereits genannten Bestimmungen der Gesellschaftsverträge der BSVG bzw. der Alleingesellschafterin SBBG ein Anweisungsbeschluss des Ausschusses für Finanzen, Personal und Digitalisierung zur Stimmbindung der städtischen Vertreter in der Gesellschafterversammlung der SBBG erforderlich.

Das seit der Wirtschaftsplanung 2018 praktizierte Verfahren der Handlungsermächtigung hat sich bewährt und soll entsprechend auch weiterhin Anwendung finden.

Der Wirtschaftsplan 2023 der BSVG ist als Anlage beigefügt.

Geiger

**Anlage/n:**

BSVG – Wirtschaftsplan 2023

# Wirtschaftsplan 2023

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

und mittelfristige Unternehmensvorschau  
2024 bis 2027

## Inhaltsübersicht

### I. Erfolgsvorschau

1. Allgemeines und Entwicklung der Mitarbeiterzahl
2. Ergebnisdarstellung
3. Erfolgsplan 2023 und mittelfristige Unternehmensvorschau  
2024 bis 2027
4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

### II. Finanzvorschau

1. Investitionsvorhaben
2. Finanzierung

### III. Bilanzplan



## I. Erfolgsvorschau

### **1. Ansätze/Rahmenbedingungen und Entwicklung der Mitarbeiterzahlen**

Aufwandssteigerungen und erwartete verringerte Erträge aus Fahrgeldeinnahmen (zur Basis 2019) wurden mittels kompensierender Bundes- und Landesmittel zum Ausgleich im Wirtschaftsplan berücksichtigt. Der Wirtschaftsplan 2023 beinhaltet somit auch den Ansatz finanzieller Unterstützungsleistungen im Rahmen der Aufstockung der Regionalisierungsmittel von jährlich 15 Mio. bis 18,4 Mio. Euro. Die daraus resultierende Entlastung wird lediglich dazu dienen, den Status Quo zu erhalten. Bei Ausbleiben oder Minderung der finanziellen Unterstützung von Bund und Land sind Nachjustierungen erforderlich, die z. B. Fahrplanreduzierungen und ggf. geplante Investitionsprojekte betreffen und politisch vor dem Hintergrund der eingetretenen Veränderungen erneut zu bewerten wären. Insofern kann im Jahresverlauf 2023 die Aufstellung eines Nachtragswirtschaftsplanes notwendig werden.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH entwickelt sich in enger Abstimmung mit der Stadt Braunschweig sowie unter enger Einbindung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig aus der kosten- und angebotsseitigen Konsolidierungsphase zu Anfang der 2000er Jahre zu einem leistungsfähigen und modernen Verkehrsunternehmen. Zudem wurde in den letzten Jahren gestützt auf Beschlüssen der Aufgabenträger Stadt Braunschweig zum Fahrplanangebot in der Stadt und auf Intention des Regionalverbandes über stetige Mehrbestellungen von Regiobusleistungen die Betriebsleistung erhöht. Dies zeigt sich im Planungszeitraum in einem stärker angebotsorientierten, ökologisch geprägten Fahrplanangebot für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt, auch als Beitrag für den Klimaschutz. Diese zusätzlichen Leistungen spiegeln sich einhergehend mit der gesetzlichen Verpflichtung der Einführung von Elektrobussystemen in erhöhten Aufwendungen der Gesellschaft wider. Unternehmenssichernde Großinvestitionen befinden sich weiterhin in der baulichen Umsetzung (z. B. Busbetriebshof, Stadtbahnbeschaffung, Echtzeitumstellung, Infrastruktur für Elektrobusse, Bahnsteiganhebung und Aufwertung der Möblierung der Stadtbahnhaltestellen, GUW HESOP) bzw. in der planerischen Vorbereitung (Stadtbahnausbau, Elektrobussbeschaffung, Wagenkastenverbreiterung auf 2,65 m). Im Ergebnis wird im Planungszeitraum ein kontinuierlicher Systemausbau einhergehend mit einer qualitativen Steigerung des ÖPNVs in Braunschweig, auch im Sinne der politisch übergeordnet geplanten Verkehrswende, umgesetzt. All dies sind aktuell zukunftsweisende Projekte, die die Zugangshemmnisse zum ÖPNV-System vermindern und die Verfügbarkeit und Qualität des ÖPNV verbessern sollen. Damit verbundene Ziele sind die Steigerung der Kundenzufriedenheit, ein Zuwachs an Fahrgästen im ÖPNV und eine Steigerung des ÖV-Anteils am Modal-Split in Braunschweig, was u. a. auch zu einer Reduzierung von Emissionen führt. Übergeordnet soll auch mittels dieser Maßnahmen im ÖPNV die ökologische Gesamtbilanz der Stadt Braunschweig verbessert werden.

Das Stadtbahnausbauprojekt ist für die ÖPNV-Entwicklung der Stadt Braunschweig wegweisend und wird gemeinsam von Stadtverwaltung und BSVG auf Basis des Ratsbeschlusses aus dem Frühjahr 2017 intensiv vorangetrieben. Die Umsetzbarkeit des Projektes hängt wesentlich von den Fördermöglichkeiten der Trassen durch Bund und Land, der Sicherstellung der investiven Eigenmittelanteile und den langfristigen wirtschaftlichen Folgen für das Unternehmen ab. Hierzu hat sich das Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) deutlich zu Gunsten dieses Projektes entwickelt. Die BSVG ist dazu in regelmäßigen Abstimmungen mit dem Fördermittelgeber Land und Bund. Der eingereichte Rahmenantrag hat das Projekt von Fördermittelkategorie C bereits in die nächsthöhere Stufe B beim Bund befördert.

Zu den zukunftsweisenden betrieblichen Investitionen zählen die Sanierung und Modernisierung des Busbetriebshofes Lindenberg mit Photovoltaikanlagen und die Vorbereitung der Umstellung des Busbetriebs auf Elektromobilität samt Ladeinfrastruktur, einer innovativen Unterwerkstechnik „HESOP“ und der Ausbau des digitalen Vertriebs. Diese Projekte werden das Gesicht der BSVG weiter positiv verändern und den ÖPNV weiter modernisieren. Bei den Gleisanlagen werden im Planungszeitraum u. a. in den Bereichen Europaplatz – John-F.-Kennedy-Platz, Berliner Platz, Münchenstraße, Inselwall und Ottenroder Straße die Gleisanlagen sukzessive weiter saniert und modernisiert.

Die Corona-Pandemie hat die Entwicklung und Stärkung des ÖPNV in Braunschweig und in ganz Deutschland behindert und beeinträchtigt. Die Fahrgastzahlen sind signifikant gesunken. Mit dem Abklingen der Corona-Pandemie normalisiert sich die Leistungserstellung und die Nutzung des ÖPNVs wieder. Deutliche Zuwächse der Nutzung sind zu erwarten. Insbesondere durch die Überlagerung mit Effekten aus der Verteuerung von Energie, Materialien und Personal bedarf der kommunale ÖPNV in den nächsten Jahren deutlich mehr öffentliche/staatliche Mittel, um sich weiterentwickeln zu können.

Ab dem Jahr 2023 wird mit steigenden Umsatzerlösen gerechnet. Gegenläufig entsteht durch den im März 2022 begonnenen Angriffskrieg auf die Ukraine eine abrupt ansteigende Inflationslage, die preissteigende Wirkungen auf Personalkosten und generell auf alle Materialaufwendungen entfaltet.

Auch die Fremdkapitalzinsen steigen von unter 1 % auf nahe 4 % deutlich an. Zur Abmilderung dieser Effekte sind bundesseitige Maßnahmen adressiert worden.

Ob und in welcher Höhe diese wirken und den Unternehmen des ÖPNV zugutekommen und kommen dürfen, ist derzeit völlig offen, wird aber auf diversen Ebenen teils auch unter Beteiligung der BSVG beraten.

Das erweiterte Fahrplanangebot, gestiegene Energiekosten und die gestiegene Investitionstätigkeit in Großprojekte führen zu steigenden Aufwendungen, die nicht (voll) durch Erträge gegenfinanzierbar sind. Die Personalkosten steigen durch die zusätzlich benötigten Mitarbeiter im Fahrdienst und für Projektbearbeitung ebenso an. Hierdurch sollen Leistungseinschränkungen aufgrund von hohen Krankheitszahlen perspektivisch vermieden werden. Die Beschaffung der erforderlichen Mitarbeiter bleibt kritisch.

Auch wird im Plan von angestrebten anstehenden Tarifierhöhungen des TVÖD im Bund als Basis für den TVN-NDS ausgegangen, die aufgrund der Inflationslage höher ausfallen als in den Vorjahren.

Bereits seit Mitte 2021 und aufgrund der kriegsbedingten Entwicklungen seit März 2022 sind auf den Börsenmärkten drastische Preissteigerungen bei der Beschaffung von allen relevanten Energiearten (Diesel, Gas und Strom) zu verzeichnen. Ab dem Jahr 2025 wurde im Planwerk mit einer preislichen Entspannung für die Energiebeschaffung gerechnet. Künftig wird der relative Anteil der Dieselmotorkraftstoffbeschaffung aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung der Busflotte abnehmen, sodass sich die Bedarfe samt der Kostenhöhen entsprechend verschieben.

Die BSVG hält weiter daran fest, die im Rahmen der Restrukturierung erarbeitete strukturelle Aufstellung des Unternehmens mit dem Fokus auf Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit der Organisation das Kerngeschäft zu wahren. Angemessene Berichts- und Abstimmungsläufe mit den Verwaltungen der Stadt Braunschweig und dem Regionalverband sind ein Faktor für einen effizient aufgestellten betrieblichen Overhead. Die Entwicklungen der fortschreitenden Digitalisierung, der weiterführenden Elektromobilität und zunehmenden komplexen Projekten haben und werden weiterhin eine angemessene Ressourcenzuführung erforderlich machen.

Aufgrund des erarbeiteten Projektfortschrittes und der damit einhergehend getroffenen städtischen Beschlusslagen zum Projekt Stadtbahnausbau sind im Wirtschaftsplan sowie der Mittelfristplanung umfangreiche Planungs- und in 2024/2025 bereits erste Bauleistungen in Volkmarode und Rautheim berücksichtigt.

Auch im Jahr 2023 werden die getätigten Leistungserweiterungen im Angebot gemäß Abstimmungen mit der Stadt Braunschweig und des Regionalverbandes auf die Entwicklung der Nachfrage mit den jetzt verfügbaren Fahrgastzählgeräten evaluiert und nach Bewertung der Ergebnisse Vorschläge zum weiteren Vorgehen erarbeitet. Eine anteilige Finanzierung erfolgt durch den Regionalverband. Zukünftig sind zunehmend längere Vorlaufzeiten erforderlich, um geförderte Fahrzeuge einsetzen zu können und das benötigte Fahrpersonal zu akquirieren.



Das unter der Führung des Regionalverbandes und der Verbundgesellschaft verbundweit eingeführte Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV) wurde für 2021 erstmals Mitte 2022 abgerechnet. Es werden daraus negative Wirkungen auf den Ertrag wesentlich aufgrund der Neuverteilung der Semesterkarten erwartet, die für 2022 nur gering wirkten und zudem durch angestiegene Erträge aus den sonstigen Ticketsegmenten kompensiert werden konnten.

Signifikante Verbesserungen der Jahresergebnisse sind aufgrund fehlender Kompensationsmöglichkeiten von allgemeinen Kostensteigerungen und ansteigenden systemischen Bedarfen und rechtlich eher ansteigender Forderungen ohne Leistungsreduzierungen oder Einschränkungen der steigenden Kundenerwartungen nicht möglich. Die Entwicklung der Jahresergebnisse im Planverlauf ist durch die zu erbringende Verkehrsleistung, die Qualität des Verkehrsangebotes und das Marktpreisniveau geprägt. Die BSVG verfügt im Vergleich zu anderen kombinierten Stadtbahn-Busunternehmen über einen außergewöhnlich geringen Bestand an Mitarbeitern die nicht im Fahrdienst beschäftigt sind.

Dies führt zu Deckungsbeiträgen von rund 64 %, die ohne die in der Branche üblichen separaten Zahlungen von Infrastrukturzuschüssen, verkehrsvertraglichen Leistungsvergütungen oder weiteren finanziellen Ausgleichen verbundspezifischer Kosten erreicht werden.

Das prognostizierte Jahresergebnis 2022 liegt derzeit noch auf dem Niveau des Wirtschaftsplanwertes für 2022. Diese Ergebniseinschätzung zeigt den Kenntnisstand Oktober 2022 und ist bezogen auf die unklaren Wirkungen aus der Corona-Pandemie samt deren teilweiser Begleichung aus dem Rettungsschirm und der weiteren Entwicklung der Energiepreise zu bewerten. Die Planansätze sind mit dem Kenntnisstand September/Okttober 2022 getroffen und unter vorsichtiger Einschätzung der relevanten und bekannten Einflussfaktoren erstellt worden, die u. a. durch die stark ansteigenden Energiepreise schwer planbar sind. Es wird im Plan von einem hohen Preisniveau für die Energiebeschaffung in den Jahren 2023 und 2024 ausgegangen. Ab dem Jahr 2025 wird mit einem Rückgang der Energiepreise gerechnet, jedoch liegen die Preise auf einem höheren als dem jetzigen Niveau.

#### Personalbilanz BSVG

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach MITARBEITERZAHL

Busfahrer/innen

Straßenbahnfahrer/innen

**= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene**

Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst

**GESAMT**

2022 Vorschau	2023 Plan	2024 Plan	2025 Plan	2026 Plan	2027 Plan
338	356	356	356	356	356
145	155	155	152	152	152
<b>483</b>	<b>511</b>	<b>511</b>	<b>508</b>	<b>508</b>	<b>508</b>
269	269	269	267	266	266
<b>752</b>	<b>780</b>	<b>780</b>	<b>775</b>	<b>774</b>	<b>774</b>

(zum Stichtag 31.12. des jeweiligen Planjahres)

Nach VOLLZEITÄQUIVALENT

Busfahrer/innen

Straßenbahnfahrer/innen

**= Mitarbeiter/innen Fahrpersonal Bus/Schiene**

Mitarbeiter/innen nicht im Fahrdienst

**GESAMT**

2022 Vorschau	2023 Plan	2024 Plan	2025 Plan	2026 Plan	2027 Plan
327	340	340	340	340	340
141	149	149	146	146	146
<b>468</b>	<b>489</b>	<b>489</b>	<b>486</b>	<b>486</b>	<b>486</b>
252	255	255	253	253	253
<b>720</b>	<b>744</b>	<b>744</b>	<b>739</b>	<b>739</b>	<b>739</b>

## 2. Ergebnisdarstellung

Die BSVG erwartet für die Planjahre folgende Ergebnisse:

	T€ 2022 Vorschau	T€ 2023 Plan	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
<b>Verlustübernahme</b>	<b>-31.737</b>	<b>-32.620</b>	<b>-32.855</b>	<b>-30.380</b>	<b>-32.050</b>	<b>-34.111</b>

Der jeweilige Verlust ist nach dem geltenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von der Obergesellschaft der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH auszugleichen.

## 3. Erfolgsplan 2023 bis 2027

	T€ 2022 Vorschau	T€ 2023 Plan	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
1. Umsatzerlöse	-34.800	-39.674	-43.052	-47.140	-48.053	-48.889
2. Andere aktivierte Eigenleistungen	-960	-1.060	-1.110	-1.160	-1.160	-1.160
3. Sonstige betriebliche Erträge	-10.829	-17.521	-18.921	-16.021	-15.521	-15.521
davon Ansatz Ertrag Rettungsschirm	-10.300	-17.000	-18.400	-15.500	-15.000	-15.000
	<b>-46.589</b>	<b>-58.255</b>	<b>-63.082</b>	<b>-64.321</b>	<b>-64.734</b>	<b>-65.570</b>
4. Materialaufwand						
a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	11.791	19.251	20.372	15.865	15.738	16.175
b) Bezogene Leistungen	9.979	10.170	9.985	10.326	10.370	10.319
davon Anmietung	5.077	5.256	5.256	5.256	5.256	5.256
5. Personalaufwand	39.433	42.603	44.748	45.113	45.816	46.995
a) davon Löhne und Gehälter	31.113	33.614	35.306	35.594	36.149	37.079
b) davon Soz. Abgaben/Altersversorgung	8.320	8.989	9.442	9.519	9.667	9.916
6. Abschreibung auf Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	10.452	11.459	12.745	14.033	14.850	15.714
davon geplante Neuinvestitionen	326	1.636	3.722	5.722	6.971	8.122
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.832	4.431	4.494	4.534	4.569	4.606
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-5	-6	-6	-7	-7	-7
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.750	2.874	3.507	4.744	5.356	5.786
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>31.642</b>	<b>32.527</b>	<b>32.762</b>	<b>30.287</b>	<b>31.957</b>	<b>34.018</b>
10. Sonstige Steuern	94	93	93	93	93	93
<b>Erträge aus Verlustübernahme</b>	<b>-31.737</b>	<b>-32.620</b>	<b>-32.855</b>	<b>-30.380</b>	<b>-32.050</b>	<b>-34.111</b>

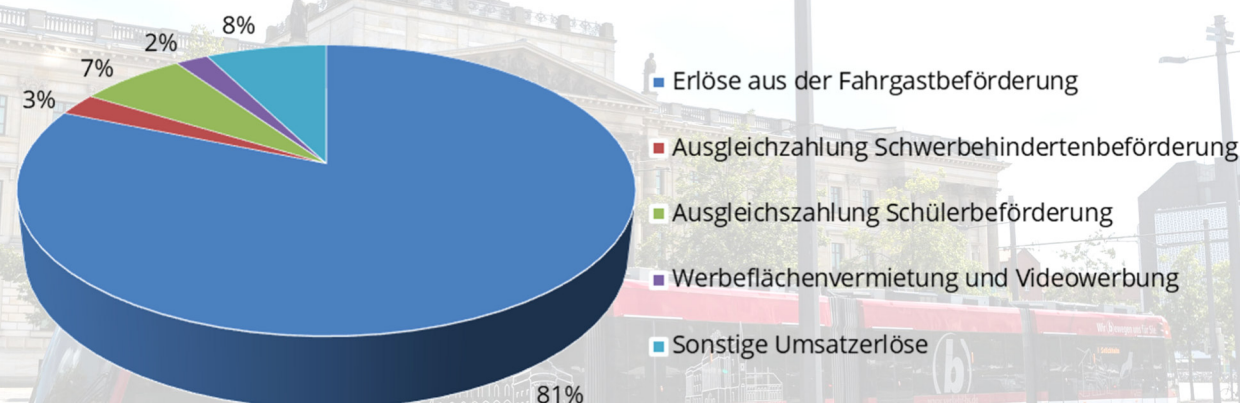
## 4. Erläuterungen zu Aufwand und Erträgen

Zu 1. Umsatzerlöse

- 1.1 Erlöse aus der Fahrgastbeförderung
  - 1.2 Ausgleichszahlung für Schwerbehindertenbeförderung § 148 SGB IX 9. Buch
  - 1.3 Ausgleichszahlung für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Straßenpersonenverkehr § 7a NNVG
  - 1.4 Werbeflächenvermietung und Videowerbung
  - 1.5 Sonstige Umsatzerlöse
- Umsatzerlöse**

T€ 2022 Vorschau	T€ 2023 Plan	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
-26.919	-31.784	-34.936	-38.925	-39.655	-40.400
-889	-898	-1.079	-1.133	-1.270	-1.314
-2.877	-2.877	-2.877	-2.877	-2.877	-2.877
-900	-900	-900	-900	-900	-900
-3.215	-3.215	-3.260	-3.305	-3.351	-3.398
<b>-34.800</b>	<b>-39.674</b>	<b>-43.052</b>	<b>-47.140</b>	<b>-48.053</b>	<b>-48.889</b>

**Mittlere Erlösstruktur bis 2027**



### Erlöse aus Fahrgastbeförderung

Die Ansätze der Fahrgastentwicklung und damit einhergehend die Umsatzerlöse aus dem Fahrbetrieb sind in der Planung mit ehrgeizigen Zielstellungen bei sich teils unklar verändernden Rahmenbedingungen eingeflossen. Die prognostizierte Erlösentwicklung der Fahrgeldeinnahmen ist ab dem Jahr 2023 sukzessive ansteigend geplant, mit einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von ca. 3 % bis zum Jahr 2027. Wie ein 49-Euro-Ticket genau ausgestaltet wird, in sich in der Nachfrage- und Ertragswirkung verhält, bleibt zu beobachten. Die BSVG wird im Planungszeitraum mit den Partnern im Verkehrsverbund Maßnahmen bewerten, um zukünftig eine verbesserte Tarifiergiebigkeit generieren zu können und gleichzeitig den gegenfinanzierten Kunden weiterhin im Fokus des Handelns zu behalten.

Im Verkehrsverbund wird die BSVG in den unterschiedlichen Gremien deutlich machen, dass eine Kernaufgabe in der Erstellung einer nutzerfreundlichen und gleichzeitig verursachungskonformen Tarifsystemreform besteht. Dieses ist elementar, um moderne Tarifprodukte für die Kunden zu erschließen und gleichzeitig eine auskömmliche Finanzierung für die Unternehmen zu erreichen.



Das Primärziel dabei bleibt, den Dauerkunden wie auch den Gelegenheitskunden ein qualitativ sehr hochwertiges, transparentes, modernes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Bestandskunden dauerhaft weiter gebunden und möglichst viele Neukunden gewonnen werden. Dieses Vorhaben konnte aufgrund der Pandemie im Jahr 2022 nicht voll bearbeitet und umgesetzt werden – bleibt aber ein Kernziel.

Gerade bezüglich der Neukundengewinnung bietet das Stadtbahnerweiterungsprojekt eine große Herausforderung, da neue Gebiete mit jungen Familien an die direkt verkehrende Stadtbahn angebunden werden. Im Wirtschaftsplan sind mit der weiteren Gestaltung einer attraktiven und zukunftsgerichteten Infrastruktur, der Modernisierung des Fahrzeugparks Tram und Bus und der Weiterentwicklung der Digitalisierung wichtige Ansätze für die zukünftige erfolgreiche Unternehmensentwicklung eingebracht. Die besten Kostendeckungsbeiträge werden insbesondere in den von diversen Kundengruppen sehr gut ausgelasteten Hauptverkehrszeiten eines Stadtverkehrs erzielt, welcher ausgebaut wurde. Für die Leistungsentwicklung in der Schwachlastzeit werden über Fahrgastzählgeräte und Kundenbefragungen ähnliche Auswertungen erstellt.

Kenntnisse bezüglich geeigneter Fahrtarifanpassungen und Entwicklungen zum Ticketsortiment bringt die BSVG in die entsprechenden Gremien des VRB ein. Zudem arbeitet die BSVG an diversen Zukunftsthemen im VRB wie Abozentrale, Erbringung der Arbeitspakete im VRB-Projekt Echtzeit und der EFA. Dies sind Beiträge der Gesellschaft, um auch zukünftig die engagierten Zielvorstellungen verbundweit umsetzen zu können. Diese neuen Schnittstellen in der Zusammenarbeit erfordern zusätzliche personelle Ressourcen und teils etwas komplexere Abläufe. Im Zuge der voranschreitenden Digitalisierung sind auch hier die steigenden Kosten für z. B. Fachpersonal und Serverkosten weiterzugeben.

Im Planungszeitraum 2023 ff. wird von einer stetig steigenden Einnahmeentwicklung ausgegangen, da keine Lockdowns mehr für die Jahre 2023 und 2024 erwartet werden. Die Ertragsprognose ist steigend und soll innerhalb des Planungszeitraumes künftig den „Alt-Zustand“ erreichen, wobei der EAV nach Auslaufen des Übergangszeitraumes zu einer Reduzierung des Semestertickets führt.

#### Ausgleichszahlung für die Beförderung von Schwerbehinderten § 148 SGB IX 9. Buch

Die geplanten Zählungen im Jahr 2021 konnten aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus nicht umgesetzt werden. Im Jahr 2022 erfolgten die Zählungen und die bisher ermittelten Quotienten sind unterhalb des vorherigen Zeitraumes. Aufgrund der Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022 wurde ein entsprechend höheres Fahrgastaufkommen ermittelt. Dadurch kommt es zu Verzerrungen in der Quotienten-Ermittlung zu Lasten der BSVG. Bis zur Neufestlegung der Sätze gleicht das Land nur auf Basis des geringeren Landessatzes aus.

#### Ausgleichszahlung für die rabattierte Beförderung von Schülern § 7 NNVG

Die Landesregierung hat das vertragsbasierte Ausgleichsverfahren zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz im NNVG § 7a (und 7b) verankert.

#### Aktivierte Eigenleistung

Die Eigenleistungen in Investitionsprojekten werden durch die erforderlichen internen Planungs- und Steuerungsmaßnahmen im Planungszeitraum, insbesondere in dem Projekt Stadtbahnausbau auf hohem Niveau bleiben und bezogen auf die Projektstände den zu erwartenden Aufwendungen angepasst.

#### Sonstige betriebliche Erträge

Die Ansätze aus möglichen Bundes- und Landesrettungsschirmen sind aufgrund der ersten Bundespolitischen Zusagen gebildet, jedoch ohne derzeit verbriefte Regularien. Die Höhe ist an den Wirkungen aus dem 49-Euro-Ticket sowie den Pandemieeffekten aus den Vorjahresausgleichen gebildet.

## Materialaufwand

### a) Roh-, Hilfs- und Betriebskosten

Materialkosten  
Kosten für Energie und Wasser  
Fahrstrom für Straßenbahn- und E-Busbetrieb  
Treibstoffkosten

#### **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe**

### b) Bezogene Leistungen

Fremdleistungen  
Anmietung von Fahrleistungen

#### **Bezogene Leistungen**

#### **Materialaufwand - Gesamt**

T€ 2022 Vorschau	T€ 2023 Plan	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
3.220	3.574	3.683	3.753	3.840	3.867
610	660	710	760	810	860
2.500	9.794	11.486	7.891	8.013	8.716
5.461	5.223	4.493	3.460	3.075	2.732
<b>11.791</b>	<b>19.251</b>	<b>20.372</b>	<b>15.865</b>	<b>15.738</b>	<b>16.175</b>
4.901	4.914	4.728	5.070	5.113	5.062
5.077	5.256	5.256	5.256	5.256	5.256
<b>9.979</b>	<b>10.170</b>	<b>9.985</b>	<b>10.326</b>	<b>10.370</b>	<b>10.319</b>
<b>21.770</b>	<b>29.422</b>	<b>30.357</b>	<b>26.190</b>	<b>26.108</b>	<b>26.494</b>

### Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe

Die Kosten für den Fahrstrombedarf basieren auf einer Beschaffungsstrategie, aus der heraus nach Wertung der Strompreisentwicklung an der Leipziger Strombörse der Einkauf über Chargen beim Lieferanten erfolgt. Dieses reduziert die kursbedingten Energiepreisschwankungen etwas, wobei derzeit ein generell hohes und extrem schnell wechselndes Preisniveau zu verzeichnen ist. Die zu beschaffenden Energiemengen steigen durch Leistungsausweitungen der Stadtbahn an.

Auch die Beschaffung von elektrisch angetriebenen Bussen wird den Fahrstrombedarf steigen lassen. Seit 2021 nutzt die BSVG gemäß politischer Beschlusslage nur noch Ökostrom, was zum derzeitigen Preisstand im Planwerk hinterlegt wurde. Die Wirkung auf den Stromverbrauch durch den Elektrobus wurde zunächst auf theoretischen Verbrauchsberechnungen eingepreist.

Die Kosten für Brenn- und Treibstoffe werden über die kommenden Jahre trotz des erhöhten Einsatzes von Elektrobussen und den damit verbundenen Einsparungen von Diesel ansteigen. Dies liegt insbesondere am Anstieg des Dieselpreises, der für die Jahre 2023/24 auf einem hohen Niveau verharret. In den folgenden Jahren wird mit einer Preisberuhigung samt Absinken des Dieselpreises gerechnet. Die Effekte der Preissteigerung sind einerseits auf die seit 2021 stufenweise eingeführte Besteuerung von Kohlenstoffdioxid sowie auf die Verknappung durch die Kriegszusammenhänge zurückzuführen. Die nächste Stufe der Preiserhöhung wird um ein Jahr verschoben. Aufgrund des abnehmenden Außenhandelswertes des Euros seit Mai 2021 verteuern sich Ölimporte.

### Bezogene Leistungen

In dieser Position werden neben der Subunternehmerleistung die Fremdleistung für die Instandhaltung sowie die Fahrzeuginnenreinigung Stadtbahn und Bus abgebildet. Die externen Leistungen zeigen sich am Markt preissteigend. Wesentliche Preissteigerungen bei zu erneuernden Fremdleistungsvergaben sind nicht abgebildet. In den Fremdleistungen sind ebenso Gleisschleifarbeiten und Wartungsverträge enthalten.



## Anmietung von Fahrleistungen

Der zentrale Subunternehmer der BSVG ist das Schwesterunternehmen Kraftverkehr Mundstock GmbH (KVM), die diese Leistung derzeit zu Marktkonditionen über einen Haustarifvertrag erbringt. Dieser musste in 2022 mit der Gewerkschaft ver.di neu verhandelt werden und beinhaltet im Tarifabschluss die Inflationsentwicklungen. Die auch bei KVM kriegsbedingt angestiegenen Kosten werden weiterberechnet.

## Personalaufwand

Der Personalaufwand wird im Planungszeitraum tarifbedingt mit rund 6 % für das Jahr 2023 ansteigend angesetzt. Des Weiteren sollen weitere geplante Personaleinstellungen insbesondere im Fahrdienst erfolgen. Ob und in welcher Form die deutschlandweite Fahrerknappheit auf die Personalkosten wirkt, ist unklar und gegebenenfalls anzupassen. Bereits bekannte baustellenbedingte Ersatz- und Umleitungsverkehre sind eingeflossen. Für 2024 wird eine übliche „knappe“ Tarifentwicklung von rund 2 % angesetzt.

## Abschreibungen

Die Abschreibungen errechnen sich aus der Realisierung des geplanten mehrjährigen Investitionsprogramms sowie den Abschreibungen auf bereits durchgeführte Investitionen der Vorjahre. Berücksichtigt wurde bei den Projekten im Rahmen des Niedersächsischen Konjunkturprogrammes jeweils eine Förderquote nach dem GVFG.

Im Planungszeitraum sind unbefristet ebenfalls Maßnahmen gemäß dem Niedersächsischen Konjunkturprogramm enthalten, da dieses durch das Land Niedersachsen offensichtlich fortgesetzt wird.

Die Effekte aus dem seitens der Stadtverwaltung, der BSVG und dem Regionalverband projektierten Stadtbahnerweiterungsprojekt sind als Investitionsvolumen mit vorgeschalteter Planungsphase im Wirtschaftsplan dargestellt. Diese Investitionen werden nach der aktuellen Projektplanung über Abschreibungen nicht bis 2027 ergebnisrelevant.

Mit der weiteren Beschaffung von Elektrobusen ist beginnend ab 2022 und mit Lieferung in 2023 zu rechnen, um die Vorgaben der Clean Vehicle EU-Richtlinie zu erfüllen.

Die Ertüchtigung des hohen Anlagevolumens führt zu den damit verbundenen steigenden Abschreibungen und den aktivierten Eigenleistungen.

## Sonstige betriebliche Aufwendungen

Das Wegebenutzungsentgelt wird in unveränderter Höhe zur Nutzung öffentlicher Flächen für die Erbringung des ÖPNV an die Stadt abgeführt.

## Dienstleistungen der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH (SBBG)

Von der SBBG werden für die BSVG die Arbeiten der Finanzbuchhaltung durchgeführt. Hierfür sind Dienstleistungsaufwendungen zu entrichten.

Die EDV-Leistungsbereitstellung für die Gesellschaft musste nach Kündigung des Vertrages aus 2002 von der BSIEnergy neu projektiert, EU-weit ausgeschrieben und im August 2022 komplett technisch und leistungsseitig durch den neuen Anbieter neu aufgesetzt werden. Technisch wurde dieses gut und sicher umgesetzt, führt in der Konsequenz jedoch zu einer Vervierfachung der EDV-Kosten im Planungszeitraum.

## Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsen resultieren aus dem um die Förderung bereinigten Fremdkapitalbedarf der Gesellschaft, welche eng mit dem steigenden Mittelbedarf aus den beschriebenen Investitionsprojekten verbunden sind. Der zu Grunde gelegte Zinssatz wurde nach Projektion des derzeitigen Marktniveaus angesetzt.

## Erträge aus Verlustübernahme

Das Geschäftsjahr 2022 wird die Braunschweiger Verkehrs-GmbH nach derzeitigen Erkenntnissen mit einem Verlust in Höhe von rund 31,737 Mio. Euro abschließen, der nach dem Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag von der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH ausgeglichen wird.

Die Abrechnung des Bundesrettungsschirms für das Jahr 2021 wird voraussichtlich im Jahr 2023 erfolgen. Somit sind mögliche finanzielle Zu- und Abflüsse sowie der Aufwand für das Testat für das Jahr 2022 nicht relevant. Die deutlichen Energiepreiserhöhungen für Fahrstrom, Diesel und Gas beeinflussen das Jahresergebnis negativ, werden aber nach derzeitiger Sicht aus dem Rettungsschirm kompensiert.





## II. Finanzvorschau

### Investitionsvorhaben

	T€ 2022 Vorschau	T€ 2023 Plan	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
1. Wartung, Werkzeuge, Regale, Getriebe, Besandungsgerät	82	434	418	210	10	10
2. Gebäudeanteil Werkstatt Strab / Nebengebäude	213	683	58	721	58	58
3. Grunderneuerung Stadtbahn 07er Serie	167	1.771	200	0	0	0
4. DFI + Teilprojekte	2.700	200	200	0	0	0
5. Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino I	49	330	0	100	0	0
6. Neufahrzeuge Stadtbahn Tramino III	0	100	12.500	6.250	6.250	12.500
7. Gelenkominibusse *	0	5.835	0	0	0	0
8. E-Standardomnibusse ** (Bundes- u. Landesförderung)	0	1.176	8.904	2.397	4.195	8.988
9. E-Gelenkominibusse ** (Bundes- u. Landesförderung)	0	1.575	10.335	11.235	7.223	1.605
10. Infrastruktur Ladung/Software für Elektrobus	70	805	5.985	2.045	2.860	1.880
11. Ersatzbeschaffung Fahrausweisdrucker Bus	800	800	100	0	0	0
12. Stromversorgung, Gleichrichterunterwerke	605	395	980	215	225	225
13. HESOP	800	2.600	2.600	0	0	0
14. Weichen, Elektroteile, Schmieranlagen	290	380	390	390	390	390
15. Wendeschleifen + Umsteigeanlagen	97	110	580	55	70	70
16. Haltestellen Bahn	12	310	605	980	270	270
17. Arbeitsfahrzeuge	43	551	1.012	12	12	12
18. Herzstücke-Austausch Bohlweg + Friedrich-Wilhelm-Platz	0	533	0	0	0	0
19. BH Lindenberg Sanierung und Erweiterung	2.550	8.321	8.300	5.681	1.112	0
20. Donaustraße zwischen Münchenstraße und Isarstraße	286	0	0	0	0	0
21. Brückenbauwerk A39	4.018	223	0	0	0	0
22. Erneuerung FL-Maste Wolfenbütteler Straße Süd	0	466	0	0	0	0
23. Bahnhof Giesmarode	330	70	0	0	0	0
24. Gleiserneuerung Lincolnsiedlung bis WS Carl-Miele-Straße	1.413	680	0	0	0	0
25. Gleisbögen Sachsendam Höhe Erfurtplatz	454	5	0	0	0	0
26. Donaustraße/Kruckweg Am Lehmaner – Turmstraße	2.509	2.260	0	0	0	0
27. Anpassung der Linie 1/10 auf 2,65 m Wagenkästen	150	490	3.490	2.780	3.290	3.290
28. Bahnsteiganhebung/Möbelierung Stadtbahnhaltestellen	200	2.200	2.400	2.400	2.160	2.160
29. Gleiserneuerung Hagenmarkt – Fallersleber Straße	921	396	0	0	0	0
30. Gleisanlagen Europaplatz - JFK-Platz + Brückensanierung	238	8.143	0	0	0	0
31. Erneuerung Gleisdreieck Berliner Platz	46	1.292	0	0	0	0
32. Münchenstraße SA (BAB A391 - Hst. Emsstraße)	0	100	1.962	542	0	0
33. Wendeschleife Inselwall	0	100	2.947	872	0	0
34. Erneuerung Gleisdreieck Berliner Platz	0	71	2.538	0	0	0
35. Ottenroder Str. (Bienroder Weg - vor Wendeschleife)	0	0	85	2.885	572	0
36. Gleisverschlingung Lange Straße (Baujahr 1986)	0	0	10	657	70	0
37. Mühlenpfordstraße bis Wendentorwall	0	0	25	1.562	392	0
38. Erneuerung Gleisbögen an Rampen A2	0	0	0	20	1.403	387
39. Erneuerung Gleisbögen Magnitorwall	0	0	0	15	900	5
40. Erneuerung Gleisanlagen F.W.Straße/Waisenhausdamm	0	0	0	0	45	6.090
41. Erneuerung Gleisanlagen Hagenbrücke/Lange Straße	0	0	0	0	55	2.515
42. ZIV-Investition Verkehrs-GmbH, MFP	1.018	90	75	75	100	175
Maßnahmen mit Herstellungskosten < 250 T€ ***	4.013	4.226	2.707	1.703	1.337	1.522
<b>Investitionen Braunschweiger Verkehrs-GmbH ohne Stadtbahnausbauprojekt</b>	<b>24.074</b>	<b>47.721</b>	<b>69.406</b>	<b>43.802</b>	<b>32.999</b>	<b>42.152</b>
1. Stadt.Bahn.Plus Planungs-/Nebenkosten übergeordnet	250	250	250	250	250	250
2. Volkmarode Nord	1.068	366	689	4.855	10.318	10.239
3. Rautheim	856	1.300	297	80	1.937	10.415
4. Erweiterung Werkstattfläche im Süden FB 2a	0	300	2.500	4.650	4.350	0
5. Erweiterung Abstellanlage im Norden FB 3	0	0	60	200	90	0
6. Campusbahn (via Stammstrecke)	154	305	587	579	579	723
7. Salzdahlumer Straße (Tram 2 Variante B)	215	568	284	568	796	529
8. Lehdorf/Kanzlerfeld	8	48	57	204	624	780
9. westl. Innenstadtstrecke	9	71	71	58	200	212
10. Stadtbahnen - zusätzl. Fahrzeugbedarf	0	0	6.125	3.063	0	3.063
<b>Investitionen Stadtbahnausbauprojekt</b>	<b>2.560</b>	<b>3.208</b>	<b>10.920</b>	<b>14.507</b>	<b>19.144</b>	<b>26.211</b>
<b>Investitionen gesamt</b>	<b>26.634</b>	<b>50.929</b>	<b>80.326</b>	<b>58.309</b>	<b>52.143</b>	<b>68.363</b>
Preissteigerung - Baupreisindex (1 %/a)	0	509	1.607	1.749	2.086	3.418

### Finanzbedarf Investitionen BSVG

davon Finanzbedarf Investitionen STADTBAHNAUSBAU

### Netto-Finanzbedarf Investitionen Verkehrs-GmbH

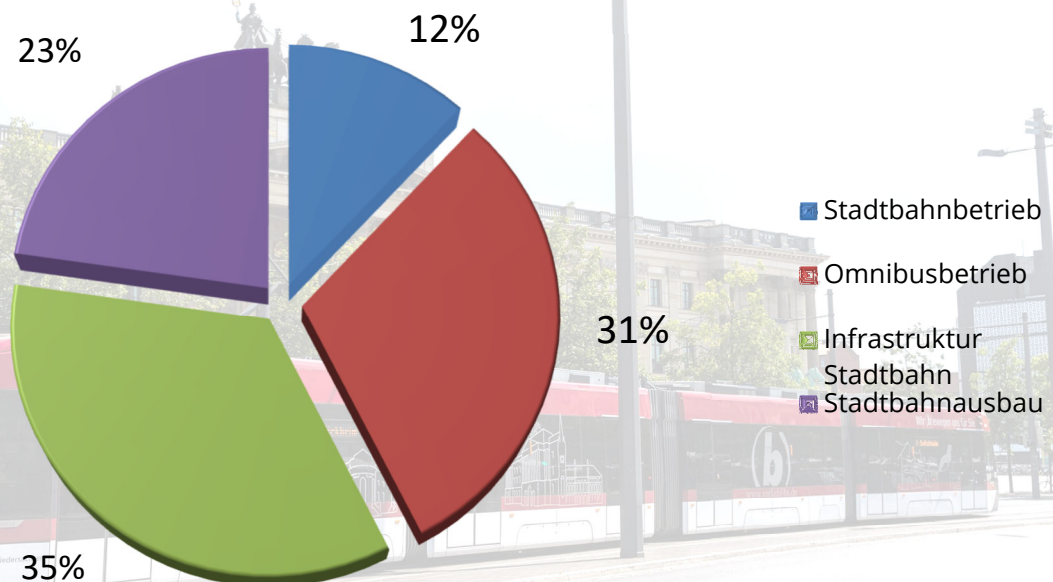
abzüglich Fördermittel

2022	2023	2024	2025	2026	2027
26.634	51.438	81.933	60.058	54.229	71.781
2.560	3.208	10.920	14.507	19.144	26.211
15.729	33.655	44.375	24.678	20.084	35.440

\* Berücksichtigung der seit 2021 erfolgten Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht.  
Parallel ist die Beschaffung von Diesellbussen in einer kleineren Charge 2023 geplant.

\*\* Inklusive Berücksichtigung des Ratsbeschlusses zu alternativen Antrieben.

### Mittlere Jahresinvestitionen BSVG 2022 bis 2027



## 5. Finanzierung

Mittelherkunft	T€ 2022 Vorschau	T€ 2023 Plan	T€ 2024 Plan	T€ 2025 Plan	T€ 2026 Plan	T€ 2027 Plan
1. Ergebnis Braunschweiger Verkehrs-GmbH	31.737	32.620	32.855	30.380	32.050	34.111
2. Verlustübernahme Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH	-31.737	-32.620	-32.855	-30.380	-32.050	-34.111
3. Abschreibungen auf das Anlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände	-10.452	-11.459	-12.745	-14.033	-14.850	-15.714
	-10.452	-11.459	-12.745	-14.033	-14.850	-15.714
4. Kapitalzuschüsse Bund, Land	-10.720	-17.209	-36.305	-33.468	-32.032	-32.896
5. Fremdmittelbedarf ****	-18.200	-25.900	-43.600	-25.700	-21.500	-38.800
6. Darlehensprolongation	0	0	0	0	0	0
7. Entnahme Cash Pool / Mittel vorhanden	-4.900	-6.250	0	0	0	0
<b>Gesamte Mittelherkunft</b>	<b>-44.272</b>	<b>-60.817</b>	<b>-92.650</b>	<b>-73.201</b>	<b>-68.382</b>	<b>-87.410</b>
8. Finanzbedarf aus Investitionen	26.634	51.438	81.933	60.058	54.229	71.781
9. Tilgung von Fremdmitteln	17.638	9.379	10.717	13.143	14.153	15.629
<b>Gesamte Mittelverwendung</b>	<b>44.272</b>	<b>60.817</b>	<b>92.650</b>	<b>73.201</b>	<b>68.382</b>	<b>87.410</b>
<b>davon nachrichtlich für STADTBAHNAUSBAU</b>						
10. Investition Stadtbahnausbau	2.560	3.208	10.920	14.507	19.144	26.211
11. Förderung Stadtbahnausbau	0	165	4.438	12.237	14.980	13.619
12. Mittelbedarf für Stadtbahnausbau	2.560	3.043	6.482	2.270	4.164	12.592

\*\*\*\* bis zur jeweiligen Projektschlussrechnung wird die Finanzierung im Regelfall über den CashPool der Stadt Braunschweig Beteiligungs-GmbH dargestellt, die langfristige Projektfinanzierung erfolgt nach Marktbefassung nach derzeitigem Stand am externen Kapitalmarkt. Das echte Aufnahmevermögen am Kapitalmarkt beinhaltet neben den geschäftsjahresbezogenen Investitionsmittelbedarfen auch gebündelte Maßnahmen der jungen Vergangenheit bzw. Sammelabrufe für Mehrjahresgroßprojekte und entspricht daher nicht voll dem sich rechnerisch ergebenden und unter 5. gezeigten Fremdmittelbedarf.

Für den Stadtbahnausbau sind für das Regelgeschäft separate Vertrags- und Buchungsstrukturen zwischen den beiden Projektpartnern Stadt und BSVG abgestimmt und werden eingerichtet. Die Fördermittelbeträge sind die vorsichtige Einschätzung 09/2022. Die Mittelaufnahme für den Stadtbahnausbau erfolgt analog zu den BSVG-seitigen großvolumigen Finanzierungen getrennt vom Regelgeschäft der BSVG. Für 2022 werden keine zusätzlichen Mittel mehr aufzunehmen sein, da diese bereits in der Gesellschaft zur Verfügung stehen.



### III. Bilanzplanung

	T€ 31.12.22 Vorschau	T€ 31.12.23 Plan	T€ 31.12.24 Plan	T€ 31.12.25 Plan	T€ 31.12.26 Plan	T€ 31.12.27 Plan
<b>Aktiva</b>						
<b>A. Anlagevermögen</b>	<b>138.798</b>	<b>160.994</b>	<b>192.624</b>	<b>203.269</b>	<b>208.503</b>	<b>228.229</b>
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	152	82	29	13	1	0
II. Sachanlagen	138.634	160.900	192.583	203.244	208.490	228.217
III. Finanzanlagen	12	12	12	12	12	12
<b>B. Umlaufvermögen</b>	<b>27.647</b>	<b>19.221</b>	<b>20.474</b>	<b>22.386</b>	<b>24.499</b>	<b>27.944</b>
I. Vorräte	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
II. Forderungen u. sonst. Vermögensge.	23.847	15.421	16.674	18.586	20.699	24.144
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Summe Aktiva (Bilanzsumme)</b>	<b>166.545</b>	<b>180.315</b>	<b>213.198</b>	<b>225.755</b>	<b>233.102</b>	<b>256.273</b>

	31.12.22	31.12.23	31.12.24	31.12.25	31.12.26	31.12.27
<b>Passiva</b>						
<b>A. Eigenkapital</b> (Planung bei EAV ohne Anreizsystem)	<b>19.578</b>	<b>19.578</b>	<b>19.578</b>	<b>19.578</b>	<b>19.578</b>	<b>19.578</b>
I. Gezeichnetes Kapital	17.938	17.938	17.938	17.938	17.938	17.938
II. Kapitalrücklage	1.640	1.640	1.640	1.640	1.640	1.640
<b>B. Rückstellungen</b>	<b>6.863</b>	<b>6.834</b>	<b>6.797</b>	<b>6.752</b>	<b>6.702</b>	<b>6.700</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	<b>139.604</b>	<b>153.403</b>	<b>186.323</b>	<b>198.925</b>	<b>206.322</b>	<b>229.495</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>
<b>Summe Passiva (Bilanzsumme)</b>	<b>166.545</b>	<b>180.315</b>	<b>213.198</b>	<b>225.755</b>	<b>233.102</b>	<b>256.273</b>

#### Bilanzkennzahlen:

<b>Eigenkapitalquote:</b>	EK/Bilanzsumme	0,12	0,11	0,09	0,09	0,08	0,08
<b>Fremdkapitalquote:</b>	FK/Bilanzsumme (ohne D. RAP)	0,88	0,89	0,91	0,91	0,91	0,92
<b>Verschuldungsquote:</b>	FK/EK	7,48	8,18	9,86	10,51	10,88	12,06
<b>Anlagedeckungsgrad I</b>	EK/AV	0,14	0,12	0,10	0,10	0,09	0,09

Die wesentlichen Bilanzpositionen sind auf Basis der geplanten Investitionsaktivitäten der BSVG fortgeschrieben.

Die Fremdkapitalquote des aktuell im hohen Maße investiv tätigen Verkehrsunternehmens mit einem Stadtbahnbereich und voller Fertigungstiefe ist im Vergleich zur Eigenkapitalquote eines mit Gewinnabführungsvertrag unterlegtem kommunalen Verkehrsunternehmens klassischer Weise als hoch anzusehen. Der sich daraus ergebende Verschuldungsgrad kann aus gleichen Gründen, ohne eine zusätzliche Infrastrukturunterstützung durch Dritte, ebenso nicht niedrig sein.

Dieser Sachverhalt ist seitens der BSVG als strukturelles Problem seit langem thematisiert. Insbesondere die Sicherstellung der langfristigen Fremdkapitalausstattung, die ausschließlich über den externen Bankenmarkt durchgeführt wird, ist durch o. g. Bilanzkennzahlen tendenziell erschwert (Basel II) und verteuert. Ebenso unterstützt der durch die Stadt Braunschweig und den Regionalverband erteilte Öffentliche Dienstleistungsauftrag des Unternehmens den Vorgang der Generierung der benötigten Fremdkapitalausstattung.

Neben den reinen Kennzahlen sind bei einer Bewertung der finanziellen Situation eines Unternehmens zusätzlich Faktoren wie stille Reserven, Fristigkeit des Fremdkapitals, Rechtsrahmen, Sicherheit der Branche, Marktstellung des Unternehmens, genutzte Finanzierungsstrukturen sowie die Stellung des kommunalen Eigners zum Unternehmen zu bewerten.

Die Bilanzkennziffern zeigen den Effekt der vielfältigen investiven Projektumsetzungen, insbesondere der bereits thematisierten Großprojekte im Planungszeitraum. Nach Möglichkeit wird die landesweit bereitgestellte Mittelaufnahme über die Experimentierklausel eingesetzt.